

Statens haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm

Tillbud till kollision mellan resandetåg 219 och en växlingsrörelse på Stockholms östra, 2007-08-05.

Transportstyrelsen har från Statens haverikommission mottagit rapport RJ 2010:03 tillbud till kollision mellan resandetåg 219 och en växlingsrörelse på Stockholms östra, AB län, den 5 augusti 2007.

I nämnda rapport rekommenderas Transportstyrelsen att:

- i samband med tillståndsgivning och revision av infrastrukturförvaltare kontrollera att säkerhetsstyrningssystemet säkerställer att säkerhetskritisk utrustning uppfyller de krav på säker funktion som kan ställas (RJ 2010:03 R1),
- genomföra en revision av hur kraven på arkivering av dokumentation av dels personalens behörighet och dels genomförda besiktningar följs (RJ 2010:03 R2),
- utreda förutsättningarna för att införa ett behörighetsregister (liknande registret över förarbevis) för samtlig personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten för att underlätta övergång mellan olika verksamhetsutövare (RJ 2010:03 R3),
- i samband med godkännande av trafiksäkerhetsinstruktioner kontrollera att det finns tydliga regler för hur säkerhetskritisk kommunikation ska utföras för att undvika missförstånd (RJ 2010:03 R4).

Transportstyrelsens åtgärder med anledning av Statens Haverikommissions rekommendationer i rapporter RJ 2010:03***Rekommendation RJ 2010:03 R1***

Enligt bestämmelserna i BV-FS 1997:2 om besiktning och underhåll av spåranläggning så ansvarar infrastrukturförvaltaren för att ibruktagandebesiktning utförs innan en nybyggd, ombyggd eller del av spåranläggning tas i bruk. Enligt 7 § ansvarar infrastrukturförvaltaren för att det finns bestämmelser för besiktning och underhåll.

I tillståndsprövningen granskar Transportstyrelsen att infrastrukturförvaltaren har ett system för ibruktagandebesiktning samt även har ett system för avvikelshantering under förvaltandet av infrastrukturanläggningen och dess säkerhetskritiska utrustning. Myndigheten utför inte någon granskning av teknisk säkerhetsstyrning vid ansökan om säkerhetstillstånd.

Teknisk säkerhetsstyrning fångas upp i processen om godkännande av delsystem inom järnväg enligt föreskrifterna (JvSFS 2010:116). Enligt bestämmelserna ska verksamhetsutövaren vid en förändring i komponenter och delsystem inför tillsynsmyndigheten bevisa att:

- Ett nytt delsystem är minst lika säkert som det delsystem som idag används på motsvarande sätt.
- Ett fel i en enskild komponent inte orsakar att resande, personal, materiel eller miljö skadas allvarligt.
- Fordon, trafikstyrningssystem och infrastruktur minst är lika säkra efter modifiering som före.

Transportstyrelsen har olika bedömningsgrunder beroende på systemets tekniska och säkerhetsmässiga omfattning. Detta får då en indirekt påverkan på vad Transportstyrelsen ställer för krav på dokumentation av systemets säkerhet. Transportstyrelsen begär mer underlag vid godkännande av nya och ändrade delsystem som har stor säkerhetspåverkan.

Transportstyrelsen har gjort och gör regelbundet säkerhetstillsyn på systemen för ibruktagandebesiktning och för avvikelshantering hos infrastrukturförvaltare.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R1 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2010:03 R2

Transportstyrelsen har beslutat att genomföra en säkerhetstillsyn av AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) utifrån kraven på dokumentering och arkivering i (BV-FS 1997:2) föreskrifterna om besiktning och underhåll av spåranläggning.

Rekommendationens andra del, gällande säkerhetstillsyn av dokumentation och arkivering av personalens behörighet, har Transportstyrelsen beslutat att lägga i myndighetens tillsynsbank inför kommande verksamhetsplanering av säkerhetstillsyn.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R2 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2010:03 R3

Europeiska järnvägsbyrån (ERA) har presenterat en rapport utifrån artikel 28 i *Lokförardirektivet* (2007/59/EG) om kompetensprofil och säkerhetskritiska uppgifter för annan ombordpersonal. *Report on the profile and tasks of the other crew members reforming safety-critical tasks under article 28 of directive 2007/59/EC* (ERA/CON/2010-03/INT).

Enligt vad som framgår i rapporten är ERA:s bedömningar att de säkerhetskritiska arbetsuppgifterna skiljer sig inom gods- respektive persontrafik och att kompetensprofil för godstrafiken inte bör omfattas av artikel 28. De grundläggande kraven för kompetensprofil för annan ombordpersonal (persontrafik) omfattas delvis av teknisk specifikation för driftkompatibilitet (TSD) gällande delsystem *drift och trafikledning* (2006/920/EG) och att det inte finns behov av att reglera detta ämne ytterligare. ERA tillägger dock att om ett EU-system bör utvecklas kan det antas på flera sätt dels som ett nytt juridiskt dokument eller dels genom en omarbetning av *Lokförardirektivet* (planerat att genomföras år 2013) eller dels genom ett tillägg till de krav som redan finns i TSD *drift och trafikledning*.

I Transportstyrelsens remissyttrande av Ds 2009:54 *Behörighet för lokförare* gavs som förslag att införa certifiering och nationellt register för samtliga säkerhetsfunktioner samtidigt med införandet för lokförare. Departementets hållning var att inte föregå eventuella beslut i Europeiska kommissionen.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R3 är uppfylld.

Rekommendation RJ 2010:03 R4

Vid en ansökan om säkerhetstillstånd kontrollerar Transportstyrelsen om infrastrukturförvaltaren har en egen trafiksäkerhetsinstruktion (TRI) alternativt tillämpar Järnvägsstyrelsens trafikföreskrifter (JvSFS 2008:7) på sin anläggning. Myndigheten detaljgranskar inte eventuella TRI utan fokuserar på hur regelverket är framtaget.

Bland annat kontrolleras:

- att personer med kompetens inom området deltagit, och
- vilken uppbyggnad och metodik som använts i processen, och

- att riskanalyser genomförts, och
- att riskerna bedömts och omhändertagits.

Detaljkunskapen om anläggningen och ansvaret för hur den ska användas ligger hos infrastrukturförvaltaren. Transportstyrelsen menar att myndigheten inte kan och inte ska göra en detaljgranskning av respektive infrastrukturförvaltares egna TRI på det sätt som åsyftas i rekommendationen, företagen måste själva ansvara för att de regler man har för exempelvis säkerhetskritisk kommunikation är säkra och tillämpliga för sin infrastruktur.

TRI ligger som en av grundstenarna i varje infrastrukturförvaltares tillstånd. Vid ändring av TRI måste tillsynsmyndigheten kontaktas. Myndigheten tar därefter ställning till om ändringen medför att säkerhetstillståndet eventuellt måste omprövas.

Transportstyrelsen gör med anledning av ovanstående bedömningen att rekommendationen RJ 2010:03 R4 är uppfylld.

Med vänliga hälsningar



Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör, Transportstyrelsen